



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Primera Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANA/1)

Lima, Perú, del 2 al 5 de junio de 2008

EANA/1-NE/5

21/4/08

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Evaluación del Borrador de Documento de Proyecto de Cooperación
Técnica para la implantación de la OMR.**

**Medida transitoria apoyada por la Cooperación Técnica de la OACI para la implantación de la
OMR**

(Nota presentada por la Secretaria)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio presenta información sobre el arreglo que los Estados interesados en implantar un mecanismo regional multinacional podrían acordar transitoriamente para consolidar la implantación de dicho mecanismo. En el párrafo 4 se indica la acción sugerida para la reunión.

Referencias:

- CAR/SAM FASID, ANP CAR/SAM Doc. 8733
- Informe de las reuniones GREPECAS/12, GREPECAS/13 y GREPECAS/14.
- Informe de las Reuniones RACC/7, RAAC/8, RACC/9 y RAAC/10
- Informes de las Asambleas de la OACI A-35 y A-36.

1. Introducción

1.1 La Región SAM desde la aprobación del Plan de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM desarrollado por la reunión RAN/CAR/SAM/3 (Noviembre de 1999) ha enfocado esfuerzos hacia la implantación de instalaciones/servicios multinacionales empleando el material disponible en el documento FASID del ANP. Estas recomendaciones de la OACI están en perfecta concordancia con la naturaleza global de los sistemas CNS/ATM y la visión del desarrollo de la ATM bajo el concepto operacional ATM aprobado durante la Onceava Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11).

1.2 Los Estados de la Región han manifestado en diversas oportunidades la necesidad de un gran despliegue de cooperación y colaboración internacional para poder implantar moderna tecnología CNS/ATM. En este sentido, la REDDIG en apoyo de los servicios ATS, AIS y MET es un ejemplo de un esfuerzo regional, mostrando claramente beneficios inmediatos tanto para los Estados proveedores de servicios de navegación aérea como para los Usuarios (operadores de líneas aéreas), proporcionando a nivel regional una estructura homogénea de comunicaciones con una gestión común, lo que facilita la implantación de mejoras y modernización de la plataforma dentro del aspecto cambiante y muy dinámico de la aviación.

2. **Análisis**

2.1 La Reunión GREPECAS/14 formulo las Cons. 14/5 y 14/6 en las cuales recomienda que los Estados consideren la implantación de un mecanismo regional multinacional como asimismo iniciar su implantación mediante el apoyo de un proyecto de cooperación técnica. En las Notas de Estudio NE/2 y NE/3 están los detalles sobre estos asuntos.

2.2 Referente a la implantación de Organizaciones Regionales, la OACI ha dado un fuerte apoyo a este asunto y se han formulado como parte de las Resoluciones de la Asamblea de la Organización, directivas claras alentando a los Estados a la creación de este tipo de Organizaciones, tal como se recoge en la Resolución A36-2. Si bien este tema esta mas relacionado con los temas de los Anexos 1, 6 y 8, es para todos entendido que el asunto de la seguridad operacional abarca todos los Anexos de la OACI con excepción de los Anexos 9 y 17.

2.3 Por otra parte, la Resolución A35-3 considera la manera practica de avanzar hacia la implantación de los sistemas CNS/ATM, abordando los aspectos jurídicos e institucionales correspondientes bajo la óptica de encarar estos temas recurriendo a Organizaciones Regionales dentro de mecanismos que sean compatibles al Convenio de Chicago y al derecho publico internacional.

2.4 Considerando lo mencionado y los antecedentes de esquemas de cooperación y colaboración en la región SAM de la OACI, los trabajos hasta ahora afrontados por GREPECAS, el proyecto Regional RLA/98/003 y las decisiones tomadas por las Reuniones RAAC, se puede reconocer que los Estados están canalizando sus planes hacia entendimientos para formar un mecanismo regional multinacional compatible con el Convenio de Chicago y al derecho internacional.

3. **Discusión**

3.1 La forma tradicional que la Región ha utilizado para afrontar proyectos de gran porte es el de recurrir a proyectos regionales empleando el mecanismo de la cooperación técnica de la OACI. Este asunto esta contemplado en el Artículo 28-Disposiciones complementarias del Documento Constitutivo para una OMR (Apéndice B de la NE/3) y recomendado en la Con. 14/6 de la reunión GREPECAS/14.

3.2 En este sentido salvo que la reunión pueda encontrar una alternativa institucional mas adecuada, la OACI puede asistir a los Estados en la tarea de iniciar los trabajos de establecimiento e implantación del Mecanismo Regional Multinacional considerando los esquemas de la cooperación técnica. Al respecto es necesario tomar nota que GREPECAS como parte de la Con. 14/6 recomendó que este posible nuevo Proyecto Regional de Cooperación Técnica pueda contemplar las siguientes actividades:

1. Establecer los estudios necesarios para implantar una OMR como una organización internacional para gestionar servicios/instalaciones multinacionales y de ser posible, la provisión en el largo plazo de servicios de navegación aérea.
2. Dentro del ámbito del nuevo Proyecto Regional, establecer los estudios necesarios y llevarlos a la práctica para consolidar como parte de la OMR los servicios/instalaciones multinacionales ya implantadas.
3. Dentro del ámbito del nuevo Proyecto, y en coordinación con otros proyectos de cooperación técnica, establecer estudios necesarios para la implantación de nuevos sistemas, como la ATFM y otros.

4. Durante el periodo de vida del nuevo Proyecto, administrar la implantación de la OMR estableciendo una planificación para un periodo de transición para transferencia a un ente Internacional/Multinacional y llevarla a la práctica, analizando todos los aspectos técnicos, operacionales, administrativos, institucionales, jurídicos, financieros y económicos que se relacionen con la implantación de la OMR.
5. Para el personal de la OMR y los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que participen en la misma, establecer la planificación de recursos humanos y entrenamiento, en todas las áreas requeridas, e iniciar su implantación en la medida necesaria.
6. Durante la vigencia del proyecto, implantar, en la medida necesaria, nuevos sistemas/instalaciones multinacionales para lograr mejoras ATM en base a los objetivos de performance, beneficios obtenibles y a los resultados de los estudios de casos de negocio.
7. Efectuar un análisis de casos de negocios para ser presentado a las autoridades de Aviación Civil, mostrando las ventajas/desventajas de implementar una OMR.

3.2.1 La reunión debería notar que considerando la existencia del Proyecto Regional RLA/06/901 - Asistencia para la implantación de un Sistema Regional ATM, dicho proyecto que esta financiado por la mayoría de los Estados de la Región, podría a fin de adelantar estudios, desarrollar las actividades anteriores y de esa manera preparar las bases para la implantación del nuevo proyecto de Cooperación Técnica que tendría una naturaleza mas operacional hacia la gestión, consolidación y posible implantación de nuevos sistemas multinacionales. Este nuevo proyecto se podrá diseñar con este propósito y presentarlo en una fecha oportuna para consideración de las Autoridades de Aviación Civil.

3.3 Como se puede observar los objetivos del proyecto podrían ser los siguientes:

- | | |
|------------|---|
| Objetivo 1 | Realizar los estudios pertinentes para implantar la OMR como organismo internacional, incluyendo aquellos que contemplen los sistemas CNS/ATM a administrar por esta organización. |
| Objetivo 2 | Administrar los sistemas multinacionales actuales tales como REDDIG y CARSAMMA implantando, dentro de lo posible y dentro de la vida del nuevo proyecto, algún otro sistema previsto. |
| Objetivo 3 | Preparar los recursos humanos y toda la infraestructura necesaria para consolidar e implantar la OMR. |

3.4 En la Cuestión 4 del orden del día, la reunión discutirá las instancias necesarias a ser afrontadas por los Estados a fin de que los Gobiernos aprueben la implantación de esta Organización Internacional, esto podría tomar un tiempo largo que dependerá de las instancias y procedimientos en cada caso. Sin embargo los aspectos técnico/ operacionales a ser encarados como parte de los planes de la OACI con miras a la ATM global necesitan seguir adelante y de la necesidad de gestionar los aspectos de cooperación internacional será muy importante y en ciertos casos decisivo. En este sentido es necesario ir ejecutando, mientras los tramites burocráticos de los Estados siguen adelante, trabajos preparatorios a fin de ir avanzando en la implantación de la OMR. El proyecto de cooperación técnica puede servir como el marco institucional, dentro de los términos de un Acuerdo Administrativo Transitorio, para llevar adelante los Objetivos 1 al 3 indicados anteriormente en preparación del funcionamiento de la OMR.

3.5 En este sentido la Secretaria, ha considerado necesario de que antes de presentar un borrador de documento de proyecto, la reunión en principio debería estar de acuerdo en:

- a) Implantar la OMR empleando como base jurídico/institucional el Acuerdo Constitutivo presentado en la NE/3.
- b) En base a lo anterior, discutir los pasos para la implantación de la OMR considerando la posibilidad de emplear el Proyecto regional RLA/06/901 para desarrollar el Objetivo 1 indicada anteriormente y los servicios de un nuevo Proyecto Regional para desarrollar los Objetivos 2 y 3 a fin de preparar la implantación de la OMR y la administración inicial de sistemas multinacionales actuales.

3.6 En el contexto anterior es importante notar que, quizás en la Reunión EANAI/1 no todos los Estados estén presentes. Considerando este asunto, la reunión debería acordar que a través de la OACI estos Estados sean consultados sobre su participación en la OMR en los términos que acuerde la Reunión. Indudablemente es muy importante de que la mayoría o todos los Estados de la Región participen en la implantación de la OMR, de esta manera los beneficios de una organización multinacional se extenderían a la mayor cantidad de FIRs. Sin embargo se debería reconocer que esto no debería constituir un impedimento para que los Estados interesados lleven adelante sus planes al respecto. Las Organizaciones internacionales existentes del tipo de la OMR fueron creadas por grupos de Estados que apostaron en los esquemas conjuntos de cooperación y colaboración internacional, luego bajo las reglas de la Adhesión futura prevista en los documentos constitutivos, otros Estados fueron formando parte de las organizaciones.

4. **Acción Sugerida**

4.1 La Reunión debería nota que lo que se pueda concluir en esta Cuestión de orden del día dependerá totalmente de los resultados de la discusión de la Cuestión 2 del orden del Día. En este sentido se invita a la Reunión a:

- a) considerar que bajo el proyecto RLA/06/901 se desarrolle el Objetivo 1 indicado en el párrafo 3.3;
- b) considerar que en base a un nuevo Proyecto de Cooperación Técnica, se desarrollen los Objetivos 2 y 3 indicados en el párrafo 3.3; y
- c) que la OACI en una fecha oportuna y dependiendo de los resultados de las discusiones de la Cuestión 4 del orden del día, presente a las Autoridades de Aviación Civil el borrador del mencionado nuevo Proyecto de Cooperación Técnica.